Normenkader ontheffingen luchtwaardigheid 2015

Inleiding

Het is in Nederland verboden om een vlucht met een luchtvaartuig uit te voeren dat niet luchtwaardig is of niet voorzien is van een geldig Bewijs van Luchtwaardigheid tenzij een ontheffing is verkregen. Krachtens artikel 3.8 van de Wet Luchtvaart dient een luchtvaartuig te zijn voorzien van een geldig Bewijs van Luchtwaardigheid en moet het in een luchtwaardige toestand verkeren. Deze luchtvaartuigen mogen in het Nederlandse luchtruim vliegen mits wordt voldaan aan de regels die onder meer de veiligheid borgen. Het betreft luchtvaartuigen die zijn voorzien van:

- een Bewijs van Luchtwaardigheid waarvan het ontwerp is gebaseerd op minimaal de internationale EASA/ICAO Annex 8 eisen en luchtwaardig zijn, of
- een Speciaal Bewijs van Luchtwaardigheid dat is afgegeven op basis van de Regeling amateurbouwluchtvaartuigen, de Regeling MLA's, MLH's en schermvliegtuigen, de Regeling Historische luchtvaart of de Regeling Yak-52.

Van bovengenoemd verbod kan in bijzondere omstandigheden een ontheffing worden verleend op basis van artikel 3.21, eerste lid, van de Wet Luchtvaart, vooropgesteld dat de veiligheid van het luchtverkeer niet in gevaar wordt gebracht. Dit is de enige uitzondering op de verbodsregel. Het is dus in strijd met de Wet luchtvaart dat luchtvaartuigen zonder een geldig bewijs van luchtwaardigheid op basis van een ontheffing (semi-)permanent van het Nederlandse luchtruim gebruik maken.

Een dergelijke ontheffing is gezien de basis van bijzondere omstandigheden beperkt in tijd en plaats. Op die wijze wordt voorkomen dat er een aantrekkende werking uitgaat voor toestellen die niet aan de ICAO-eisen voldoen. Dit betekent dat er slechts ruimte is voor één of enkele vluchten. Nederland moet deze aanpak hanteren in aansluiting op de ICAO-systematiek ter borging van de veiligheid van het luchtverkeer ondanks dat het luchtvaartuig niet voldoet aan de luchtwaardigheidseisen van ICAO Annex 8. Deze annex borgt de luchtwaardigheid in essentie door eisen te stellen in de keten van ontwerp, bouw en onderhoud. Bij vliegtuigen die afhankelijk zijn van een Speciaal Bewijs van Luchtwaardigheid is deze keten veelal niet (meer) op orde. In die situatie moet de feitelijke luchtwaardigheid in ieder geval dusdanig zijn dat de veiligheid van de luchtverkeersdeelnemers en, in het verlengde daarvan, de externe veiligheid niet in het geding komt door het verlenen van de ontheffing. Gelet op deze veiligheid kunnen voorts aan een ontheffing aanvullende operationele of technische beperkingen worden verbonden.

Het in deze beleidregel opgenomen kader geeft invulling aan artikel 3.21, eerste lid, van de Wet luchtvaart en vervangt de beleidsregel ontheffingen luchtwaardigheid uit 2004. Vooruitlopend op de inwerkingtreding van de nieuwe regelgeving medio 2017, waarin dit nieuwe beleidskader voor civiele doeleinden zal worden vastgelegd, wordt het door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toegepast bij de beoordeling van een ontheffingaanvraag.

Gelet op de in de Wet luchtvaart vastgelegde bevoegdheidsverdeling tussen de Minister van Infrastructuur en Milieu en de Minister van Defensie, is dit beleidskader beperkt tot de burgerluchtvaart. Indien een ontheffing wordt gevraagd voor militaire doeleinden is dit beleidskader niet van toepassing en zal het ontheffingsverzoek aan de Minister van Defensie moeten worden gericht. Defensie heeft hiervoor een zelfstandig beleidkader ontwikkeld.

I. Bijzondere omstandigheden

Er is sprake van bijzondere omstandigheden indien aan één van de volgende voorwaarden is voldaan:

a. een algemeen maatschappelijk belang wordt gediend met het uitvoeren van de vlucht(en), waarbij de inzet van het specifieke luchtvaartuig van significant belang is;

b. een historisch en nationaal luchtvaartbelang wordt gediend met het uitvoeren van de vlucht(en), waarbij de inzet van het specifieke luchtvaartuig van significant belang is;

c. sprake is van een luchtvaart gerelateerd evenement waarbij de inzet van het specifieke luchtvaartuig van significant belang is en waarbij het evenement
    - een boven-lokale publieke uitstraling heeft, en
    - een belevingswaarde heeft voor een groot publiek;

d. het vluchten betreft van en naar een locatie waar onderhoud dan wel een reparatie uitgevoerd kan worden aan het desbetreffende luchtvaartuig, mits het luchtvaartuig op de locatie waar het zich bevindt redelijkerwijs niet onderhouden of gerepareerd kan worden;

e. met een luchtvaartuig van het ene land naar een ander land wordt gevlogen en het geografisch bezien doelmatig is daarvoor gebruik te maken van het Nederlandse luchtruim;

f. sprake is van het uitvoeren van een beperkt aantal vluchten dat noodzakelijk is voor:
    - het uitvoeren van experimenten in het Nederlandse luchtruim die een maatschappelijk belang dienen en waarbij het toestel een noodzakelijk instrument is om dit doel te realiseren, of
    - het beoordelen of een in ontwikkeling zijnd luchtvaartuig of een wijziging daarvan voldoet aan de daarvoor geldende certificatie-eisen als onderdeel van het voorgeschreven certificatieproces.

Toelichting bijzondere omstandigheden

Ad a en b
Het gaat om herdenkingen van voor Nederland of de Nederlandse luchtvaart belangrijke momenten, zoals Bevrijdingsdag, een dropping bij Arnhem in het kader van herdenking van de Tweede Wereldoorlog of een jubileum van een luchtvaartorganisatie. Ook kan het bijvoorbeeld gaan om evenementen die zelden in Nederland worden gehouden, zoals een bijeenkomst van een vereniging voor historische zweefvliegtuigen.
Een wijkfeest, een festiviteit of een gebeurtenis met een privé-karakter of het uitvoeren van rondvluchten vallen hier nadrukkelijk niet onder. Deze gebeurtenissen hebben geen algemeen maatschappelijk belang en worden niet beschouwd als een bijzondere omstandigheid.

Ad c
De belevingswaarde van een evenement kan onder meer een educatief karakter hebben of amusementswaarde hebben. Voorbeelden zijn de jaarlijkse ontmoetingsbijeenkomst van eigenaren of gebruikers van een bepaald type luchtvaartuig dan wel een luchtshow, zoals de open dagen van de luchtmacht.

Ad d
Het is van belang dat luchtvaartuigen goed onderhouden en waar nodig gerepareerd worden.

Er worden wettelijke eisen gesteld aan de locatie van onderhoud. Daarvoor moet het mogelijk zijn het luchtvaartuig te kunnen vliegen van en naar een onderhoudslocatie Indien dergelijk onderhoud of een dergelijke reparatie redelijkerwijs niet uitgevoerd kan worden op de locatie waar het luchtvaartuig zich bevindt. Het vliegen van een luchtvaartuig met achterstallig onderhoud naar een andere locatie voldoet niet aan de randvoorwaarde dat de veiligheid niet in het geding mag zijn en zal derhalve niet worden geaccepteerd.

Ad e
Indien met een luchtvaartuig zonder geldig bewijs van luchtwaardigheid wordt gevlogen - bijvoorbeeld van het westen van België naar Hamburg, dan is het vanuit geografische belang logistiek bezien doelmatig om een deel van deze vlucht via het Nederlands luchtruim te maken. Het alternatief van omvliegen dient te worden betrokken in het licht van de doelmatigheid. Het is nadrukkelijk niet de bedoeling dat de mogelijkheid van een overvlucht over Nederland voor kortere of langere tijd, anders dan voor een tankstop, wordt onderbroken en de Nederlandse luchthaven als uitvalsbasis voor het maken van vluchten wordt gebruikt.

Ad f, eerste bullet
Het uitvoeren van experimentele vluchten is noodzakelijk voor de veiligheid zowel in de lucht als op de grond, bijvoorbeeld het uitvoeren van vluchten ten behoeve van het ijken van een Instrument Landing System op een luchthaven.

Ad f, tweede bullet
Ingevolge bijvoorbeeld de Regeling Amateurbouw is het noodzakelijk dat aangetoond wordt dat het nieuwe luchtvaartuig voldoet aan de in die regeling genoemde luchtwaardigheidseisen. Het aantonen van de luchtwaardigheid geschiedt mede door het uitvoeren van testvluchten. Om deze testvluchten voor bijvoorbeeld amateurbouwluchtvaartuigen mogelijk te maken, wordt een ontheffing voor het aantal vluchten van het testprogramma afgegeven.

Toelichting beperking in tijd en plaats i.r.t. bijzondere omstandigheid

De ontheffing wordt afgegeven voor één of enkele vluchten die direct gekoppeld zijn aan de bijzondere omstandigheid. Een wekelijkse fly-in van dezelfde aeroclub of een (semi-)permanent verblijf van het luchtvaartuig in NL valt hier nadrukkelijk niet onder.

Ten aanzien van de hierboven genoemde bijzondere omstandigheden 1 tot en met 3, geldt dat onder enkele vluchten wordt verstaan:

- vluchten van en naar de desbetreffende locatie;
- noodzakelijke familiarisatievlucht(en) ter plekke;
- de aan het evenement of activiteit gerelateerde vlucht(en).

Ten aanzien van de hierboven genoemde bijzondere omstandigheid 4 geldt dat onder enkele vluchten wordt verstaan vluchten van en naar de luchthaven alwaar het luchtvaartuig onderhouden en/of gerepareerd wordt.

Ten aanzien van de hierboven genoemde bijzondere omstandigheid 5 geldt dat onder één of enkele vluchten wordt verstaan het overvliegen van Nederland met een eventuele noodzakelijke tussenstop ten behoeve van het tanken.

Ten aanzien van de hierboven genoemde bijzondere omstandigheid 6 geldt dat een ontheffing wordt gegeven voor het aantal vluchten dat noodzakelijk is voor het uitvoeren van het testprogramma.

II. Luchtwaardigheid

1. Er is sprake van een acceptabel luchtwaardigheidsniveau indien het luchtvaartuig
    - is onderhouden door een daartoe erkende onderhoudsorganisatie, en
    - voorzien is van een bewijs van luchtwaardigheid door de staat van registratie,

   en aan één van de volgende voorwaarden wordt voldaan:

a. het initiële luchtwaardigheidsniveau is vastgesteld in een door EASA gepubliceerde Specific Airworthiness Specification;

b. het ontwerp van het luchtvaartuig ooit conform ICAO Annex 8 is gecertificeerd door een ICAO-lidstaat maar heeft nu de status van Orphan en is geregistreerd in een ECAC-lidstaat, de Verenigde staten van Amerika of Canada;

c. het een staatsluchtvaartuig is als bedoeld in artikel 1 lid 2, van de basisverordening EU 216/2008, of een researchluchtvaartuig als bedoeld in Annex II van deze basisverordening, en dat is voorzien van een speciaal bewijs van luchtwaardigheid op basis van
    - een afgegeven typecertificaat conform ICAO Annex 8 door een ICAO-lidstaat, en
    - de aanvrager heeft verklaard dat eventuele wijzigingen aan het luchtvaartuig conform ICAO Annex 8 zijn gecertificeerd;

d. het individuele luchtvaartuig is door de CAA-UK voorzien van permit to fly op basis van CAA-UK CAP 553 die ten minste geldig is voor de duur van de aangevraagde ontheffing,

e. het luchtvaartuig is voorzien van een speciaal bewijs van luchtwaardigheid of permit to fly verstrekt door een ECAC-lidstaat, de Verenigde staten van Amerika USA of Canada en waarvan de aanvrager aantoont dat het luchtwaardigheidsniveau van het desbetreffende luchtvaartuig ten minste voldoet aan het normenkader als vastgesteld in de CAA-UK CAP 553.

2. In afwijking van het bepaalde in onderdeel 1 is sprake van een acceptabel luchtwaardigheidsniveau indien het een in ontwikkeling zijnd luchtvaartuig betreft waarmee vluchten moeten worden uitgevoerd ten behoeve van het verkrijgen van een Speciaal Bewijs van Luchtwaardigheid.

Toelichting acceptabel initieel luchtwaardigheidsniveau

Ad 1a
EASA heeft voor een aantal luchtvaartuigen een uitgebreid onderzoek gedaan naar de luchtwaardigheid van het ontwerp. Zij heeft haar conclusies dat het luchtvaartuig voldoet aan de initiële luchtwaardigheidseisen gepubliceerd in de desbetreffende Specific Airworthiness Specification (SAS). Een luchtvaartuig waarvoor een speciaal bewijs van luchtwaardigheid is afgegeven op grond van een SAS wordt toegelaten in het Nederlandse luchtruim.

Ad 1b
Luchtvaartuigen waarvoor geen typecertificaathouder is die de verantwoordelijkheden aangaande de continuering van de luchtwaardigheid invult, kunnen worden toegelaten in het Nederlandse luchtruim indien deze verantwoordelijkheden zijn overgenomen door een ECAC-lidstaat, de Verenigde staten van Amerika of Canada (zogenaamde Orphans) en waarbij het

initiële ontwerp aan ten minste ICAO Annex 8 voldeed. Het initiële luchtwaardigheidsniveau wordt geacht te voldoen aan de criteria van het typecertificaat dat is afgegeven door één van voornoemde staten. De genoemde staten hebben voorts een adequate toezichtsystematiek voor wat betreft de continuering van de luchtwaardigheid van het luchtvaartuig.

Ad 1c
De staatsluchtvaartuigen en researchluchtvaartuigen hebben op basis van het operationele gebruik van het luchtvaartuig een speciaal bewijs van luchtwaardigheid gekregen.
De aanvrager verklaart dat wijzigingen ten opzichte van het typecertificaat, zoals bijvoorbeeld de testapparatuur aan boord of het VIP-interieur, voldoen aan de eisen conform ICAO Annex 8 en gecertificeerd door de desbetreffende ICAO-lidstaat.

Ad 1d
Een permit to fly is het equivalent van het speciaal bewijs van luchtwaardigheid als bedoeld in de Nederlandse luchtvaartregelgeving. Ex-militaire luchtvaartuigen die niet zijn voorzien van een typecertificaat van tenminste het niveau zoals vastgesteld in ICAO Annex 8, kunnen in het Verenigd Koninkrijk op basis van de CAP 553 een individuele nationale geldende permit to fly krijgen. De normen opgenomen in CAP 553 zijn adequaat om te bepalen dat het individuele luchtvaartuig veilig kan worden toegelaten in het Nederlandse luchtruim. Een door de Engelse luchtvaartautoriteit afgegeven permit to fly wordt daarom door de Nederlandse luchtvaartautoriteit geaccepteerd.

Ad 1e
Indien de aanvrager kan aantonen dat het individuele luchtvaartuig ten minste voldoet aan het normenkader zoals vastgesteld in de CAP 553 en waarvoor een speciaal bewijs van luchtwaardigheid is afgegeven door een van de genoemde staten, kan de Nederlandse luchtvaartautoriteit het luchtvaartuig voor de duur van de ontheffing toelaten in het Nederlandse luchtruim. Indien door de ILT is vastgesteld dat een nationaal normenkader hieraan voldoet, zal dit normenkader worden bekendgemaakt (d.m.v. een lijst). Voor dit onderzoek zal een tarief worden vastgesteld dat overeenkomt met het bestaande tarief voor de aanvraag van een 14.4-ontheffing (bestaande uit een vastgesteld bedrag en een uurtarief bij besteding van meer dan 5 uur).

Ad 2
De Regeling prototypen bood de mogelijkheid om met een luchtvaartuig te vliegen waarvan nog niet was aangetoond dat voldaan was aan de luchtwaardigheidseisen. Door de intrekking van deze regeling is het alleen nog mogelijk om dit te doen op basis van een ontheffing. Ontheffingen zullen worden verleend op grond van het testprogramma.

III. Aanvraag van een ontheffing

Een aanvraag tot een ontheffing kan worden ingediend bij de ILT met het door de minister vastgestelde aanvraagformulier. De regeling tarieven luchtvaart 2008 is van toepassing.